

# Bienvenue

## Séance portes ouvertes sur les projets « À pied, à vélo »



### Corridor sud-est :

Raccordement du couloir vert Bishop  
Grandin à Saint-Boniface

### Pont traversant la rivière Seine :

Établissement d'un emplacement pour un nouveau  
pont piétonnier et cyclable



- » Veuillez consulter les panneaux, parler avec les membres de l'équipe de projet et faire des commentaires en posant des papillons adhésifs sur les panneaux et les plans et en répondant au sondage.

**Avez-vous un téléphone intelligent sur vous? Répondez au sondage en ligne pendant que vous consultez les panneaux. [www.winnipeg.ca/projetspietonniersetcyclables](http://www.winnipeg.ca/projetspietonniersetcyclables)**



- » La Ville de Winnipeg mène une étude visant à concevoir des aménagements piétonniers et cyclables qui permettront aux personnes de tous les âges et de tous les niveaux de se rendre du couloir vert Bishop Grandin jusqu'au quartier de Saint-Boniface à pied ou à vélo.
- » Ce projet développera les réseaux locaux de manière à raccorder les quartiers aux infrastructures cyclables existantes et prévues ainsi qu'au centre-ville.
- » L'étude servira de point de départ pour l'inclusion d'infrastructure cyclable dans les programmes de réfection des rues immédiats et ultérieurs.
- » En 2015, le Conseil municipal a approuvé les « Winnipeg Pedestrian and Cycling Strategies » (stratégies en matière d'infrastructure pour les piétons et les cyclistes), qui mettent au point un cadre stratégique sur 20 ans pour le transport actif.
- » Le 18 mai 2016, le Conseil municipal a approuvé le « Pedestrian and Cycling Action Plan » (plan d'action pour les piétons et les cyclistes) de 2016 qui autorise l'administration municipale à poursuivre cette étude.



- » La Ville de Winnipeg mène une étude visant à trouver un emplacement préconisé pour un nouveau pont piétonnier et cyclable traversant la rivière Seine, entre les boulevards Provencher et Bishop Grandin.
- » Le fait de désigner un tel emplacement viendrait appuyer le concept d'un réseau de sentiers le long de la rivière Seine envisagé par la collectivité et améliorerait la connectivité au sein du quartier ainsi qu'avec le réseau piétonnier et cyclable plus étendu.
- » Cette étude est un premier pas, et une fois cet emplacement établi, d'autres travaux d'ingénierie seront nécessaires afin d'élaborer la conception du projet ainsi qu'un devis des coûts qui y seront associés. Par la suite, le projet sera soumis à l'approbation du Conseil municipal dans le cadre du processus budgétaire.
- » Le 30 septembre 2015, le Conseil municipal a approuvé la proposition selon laquelle il faut continuer de reconnaître et de répondre au besoin en ponts piétonniers et cyclables permettant de traverser la rivière Seine.

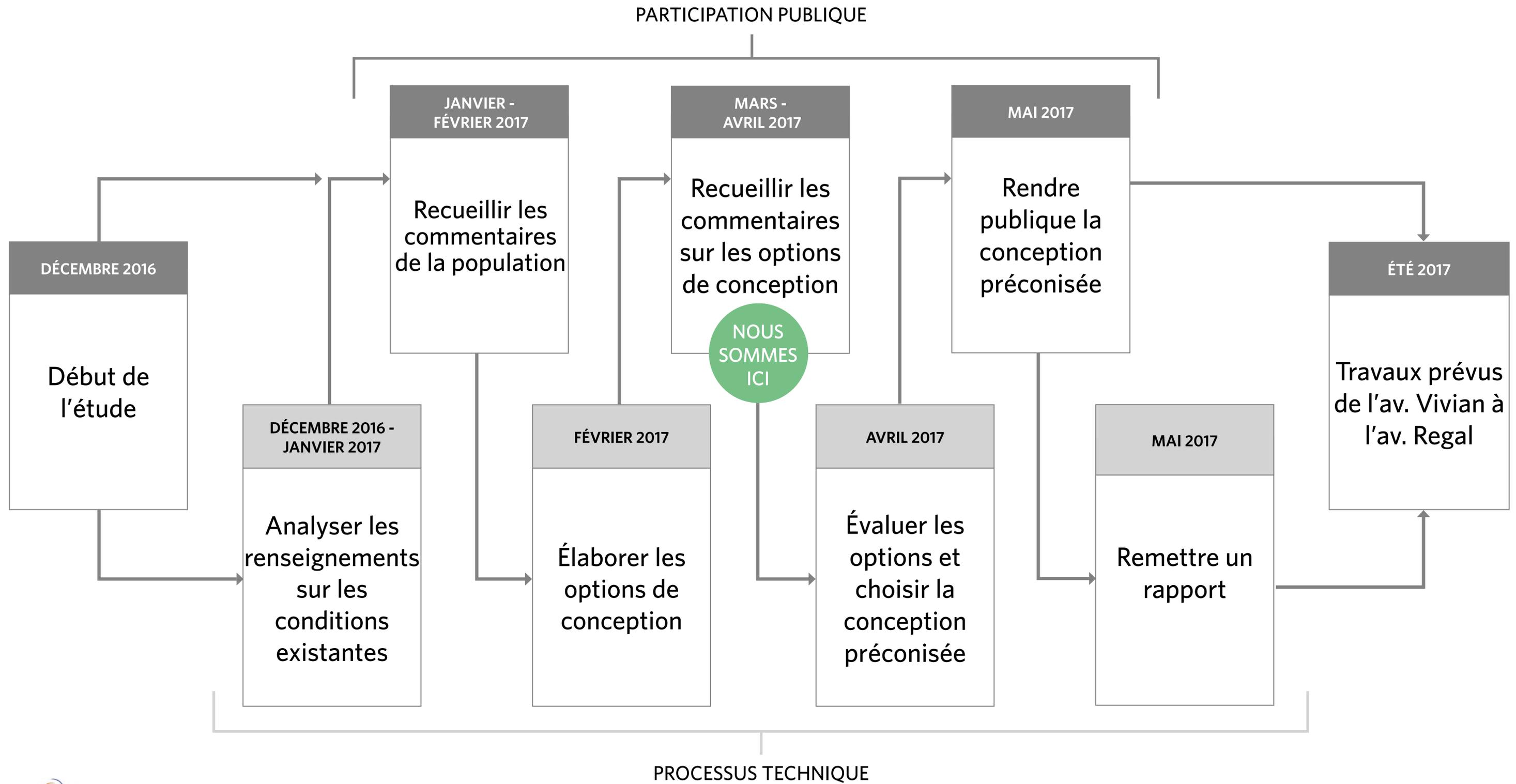
# Zones à l'étude





## Raccordement du couloir vert Bishop Grandin à Saint-Boniface

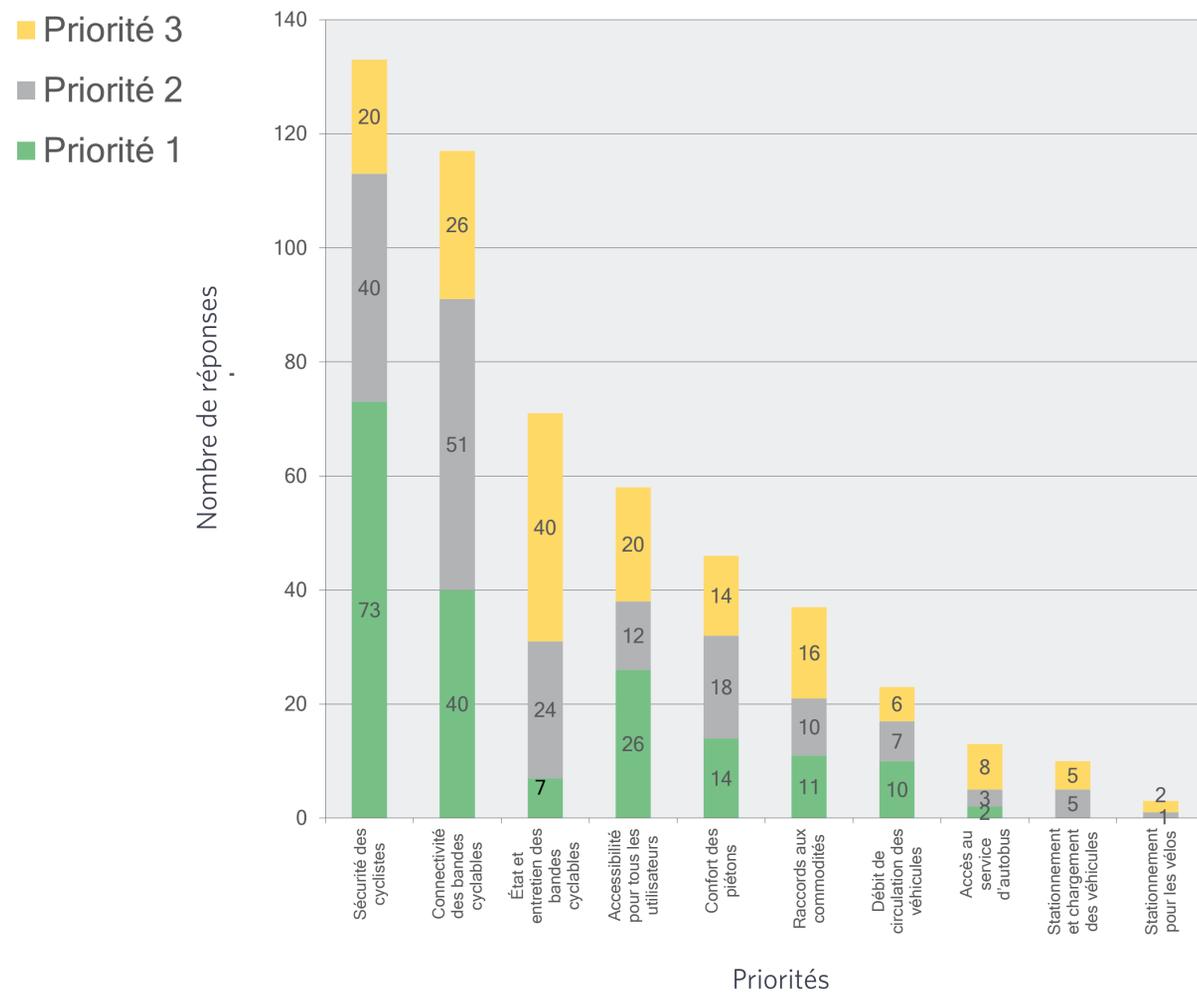




# Résultats : sondage

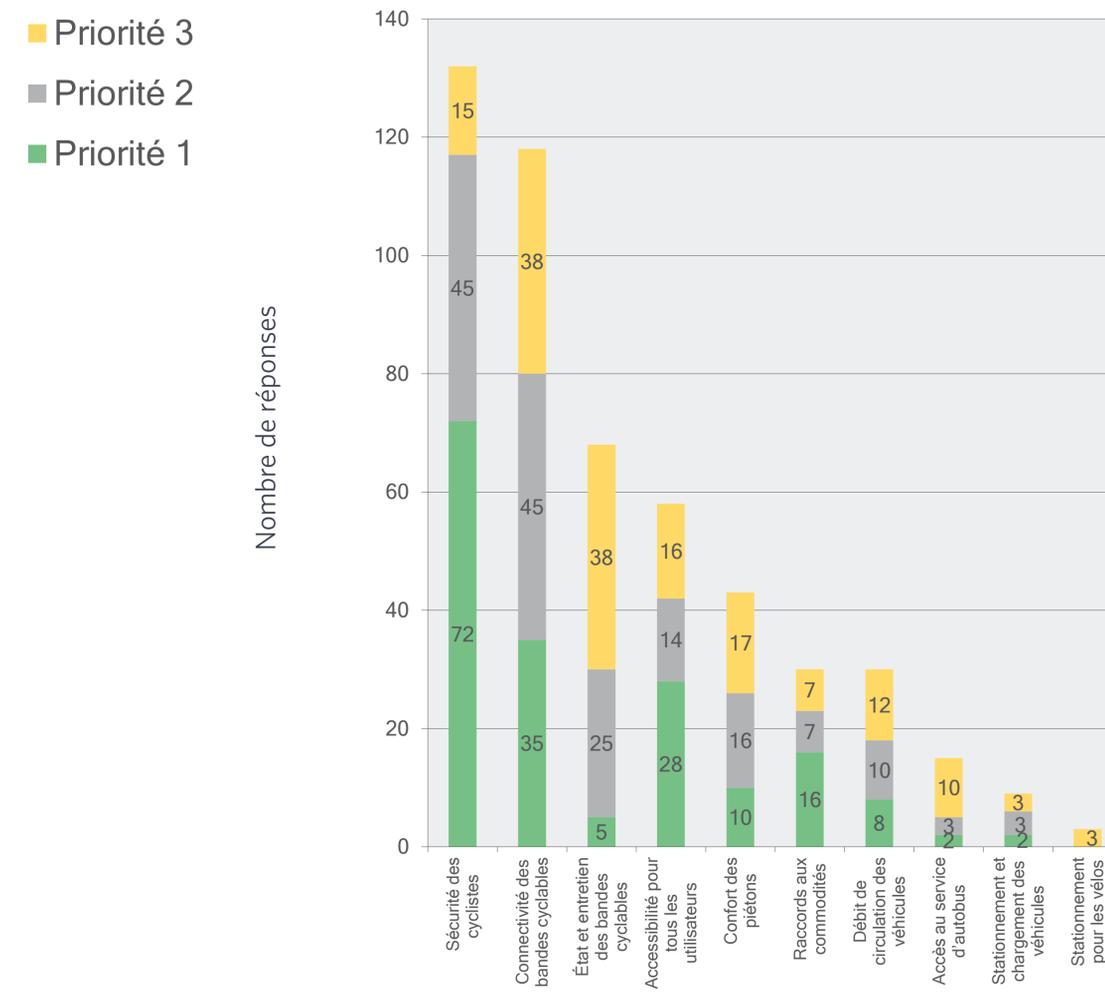
Un sondage en ligne a été mené du 31 janvier au 20 février 2017 en vue de recueillir de l'information sur les préférences du public en matière d'aménagements cyclables et piétonniers.

Quelles sont vos trois principales priorités en ce qui concerne le chemin St. George?



Nombre total de réponses à la question = 183

Quelles sont vos trois principales priorités en ce qui concerne la rue Des Meurons et le secteur environnant, y compris le croissant Enfield, la rue St. Jean Baptiste et la rue Youville?



Nombre total de réponses à la question = 179



Veuillez ajouter vos commentaires en posant les papillons adhésifs fournis sur le plan.

# Résultats : sondage

» Les résultats du sondage indiquent la mesure dans laquelle le public est favorable à chacun des types d'infrastructures cyclables pouvant être aménagés le long du corridor. (Les options ont été classées en fonction du soutien obtenu, de la plus soutenue à la moins soutenue.)

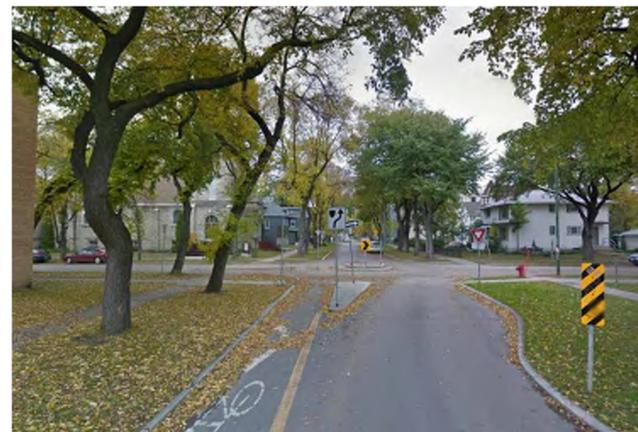
## Pistes cyclables protégées



Option la plus soutenue



## Rue cyclable



## Piste cyclable avec zone tampon



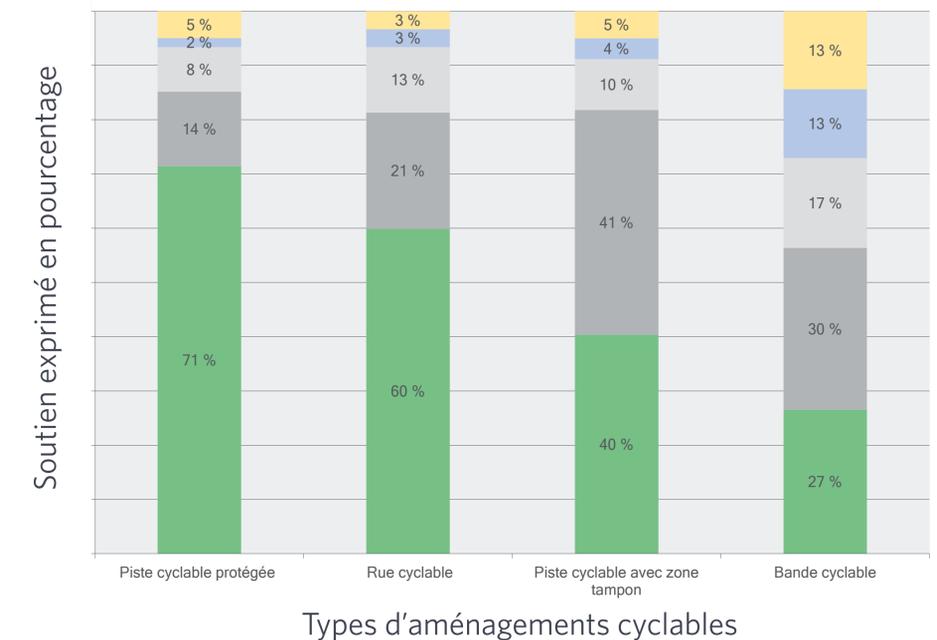
## Bande cyclable



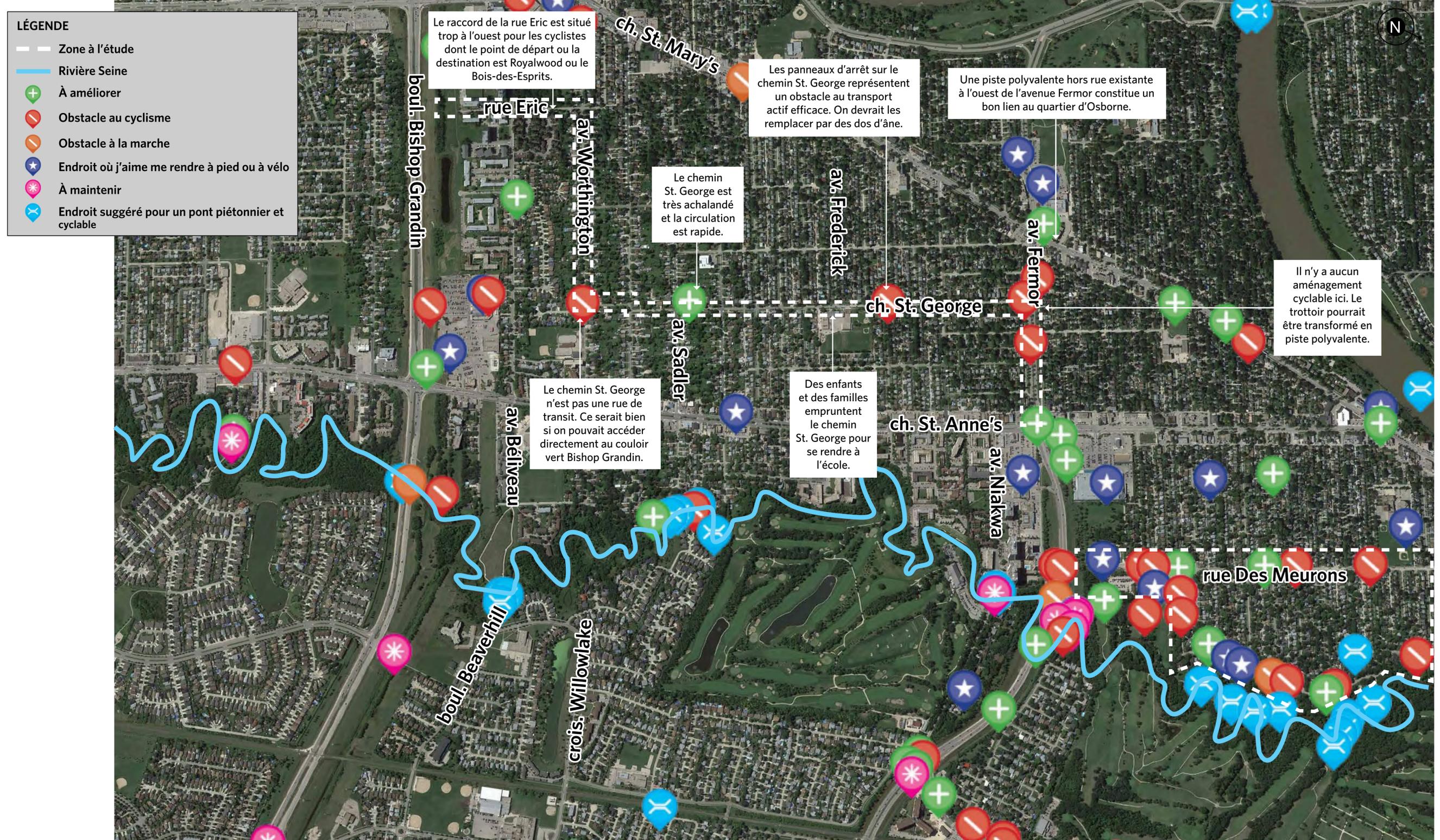
Option la moins soutenue

Dans quelle mesure êtes-vous favorable aux différents types d'infrastructures qui pourraient être aménagés le long du corridor?

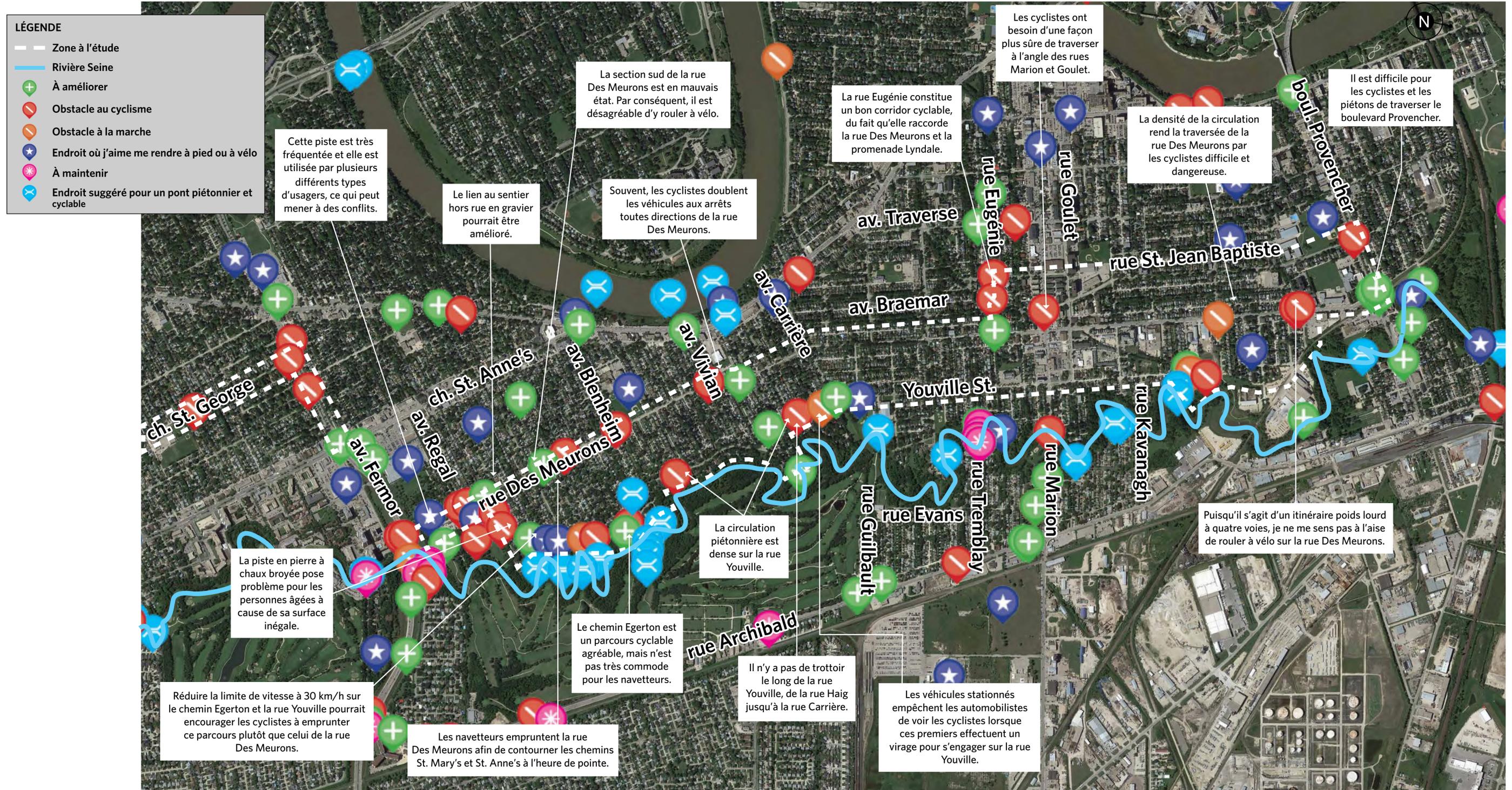
- Très défavorable
- Plutôt défavorable
- Ni favorable ni défavorable
- Plutôt favorable
- Très favorable



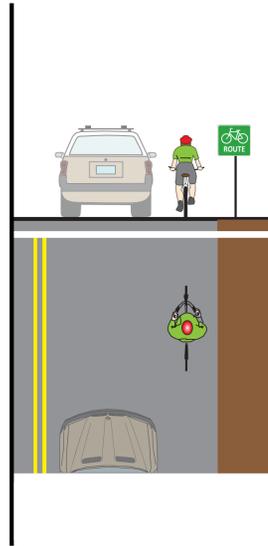
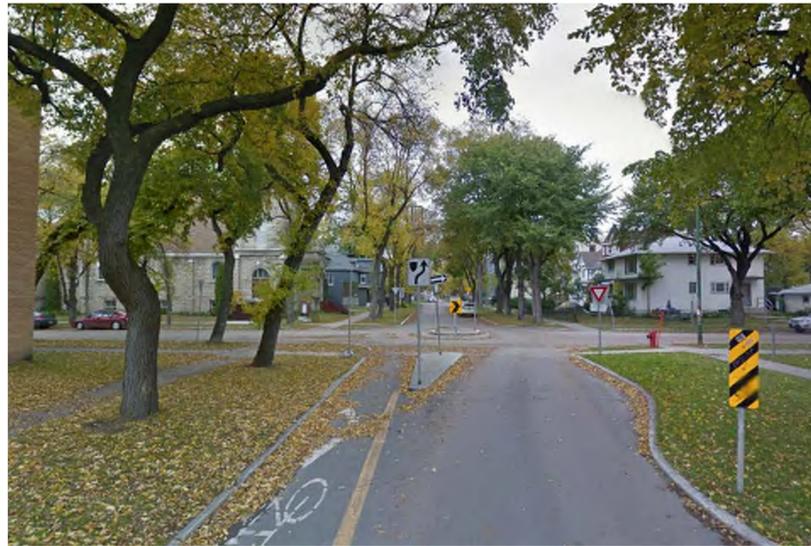
# Résultats : outil cartographique (section sud)



# Résultats : outil cartographique (section nord)



## RUE CYCLABLE



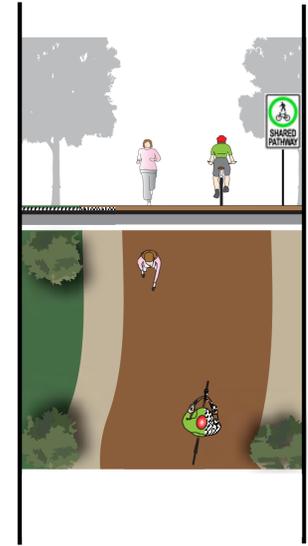
Les **rues cyclables** sont des parcours dans la rue où la circulation est faible et la vitesse de conduite est basse. Ces aménagements peuvent comporter une variété de mesures permettant de ralentir la circulation et d'améliorer la sécurité des cyclistes, des piétons et des automobilistes. Une rue cyclable peut comporter des panneaux de signalisation et des marques sur la chaussée, ainsi que des mesures de modulation de la circulation variées. Exemple : la rue Nassau

### Mesures de modulation de la circulation possibles :

- » Les **barrières de déviation** sont des obstacles physiques qui bloquent une ou plusieurs voies aux intersections afin de forcer la circulation à tourner à gauche ou à droite, ou d'empêcher les véhicules d'entrer dans une rue ou d'en sortir. Les barrières ne gênent pas la circulation piétonnière ou cycliste et servent à réduire le débit de la circulation.
- » Situés au milieu des intersections, les **ronds-points** sont des îlots surélevés autour desquels les véhicules doivent tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Les ronds-points sont un moyen efficace de réduire la vitesse de la circulation et permettent aux piétons et aux cyclistes d'être plus en sécurité.
- » Les **ralentisseurs** sont des emplacements où la chaussée a été élevée et sont un moyen efficace de réduire la vitesse de la circulation, ce qui permet aux piétons et aux cyclistes d'être plus en sécurité. Ils sont conçus pour ne pas trop gêner le passage des véhicules d'urgence, des autobus et des cyclistes.
- » Les **passages piétonniers et les intersections surélevés** sont des portions de chaussée qui atteignent la hauteur du trottoir et permettent de réduire la vitesse des véhicules, de rendre les piétons plus visibles et de minimiser les incidents entre les piétons et les automobilistes. Ils sont conçus pour ne pas trop gêner le passage des véhicules d'urgence, des autobus et des cyclistes.

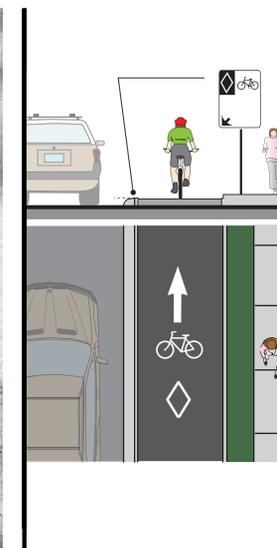


## PISTE HORS RUE



Les **pistes hors rue** sont physiquement isolées de la circulation automobile. Ces installations sont suffisamment larges et sont conçues pour les piétons et les cyclistes. Ces pistes peuvent être revêtues de béton, d'asphalte, de farine de pierre, de pierre à chaux fine ou de gravier criblé. Exemple : l'avenue Assiniboine

## PISTE CYCLABLE PROTÉGÉE



Les **pistes cyclables protégées** sont séparées des voies automobiles par des barrières physiques, telles qu'une bordure en béton, des jardinières, etc., mais font partie de l'emprise publique. Ce sont des aménagements hybrides qui donnent le sentiment de sécurité qu'offrent les pistes en site propre, tout en se servant des mêmes infrastructures que les bandes cyclables traditionnelles. Celles-ci peuvent même être séparées des voies de circulation par une bande de stationnement. Exemple : l'avenue Assiniboine

# Section 1 : du boul. Provencher à l'av. Vivian

## OPTION 1:

Rue cyclable longeant la rue St. Jean Baptiste, le croissant Enfield, la rue Eugénie et la rue Youville



Exemples de revêtements de rue cyclable

- » Une rue cyclable convient à une circulation faible et aux différentes attractions du quartier sur la rue visée. Des ralentisseurs, des panneaux et des marques sur la chaussée seront ajoutés à la rue St. Jean Baptiste pour réduire le débit de la circulation, modérer la vitesse et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- » Aménagement d'une intersection et de passages piétons surélevés, et ajout de trottoirs là où ils manquent
- » Stationnement maintenu sur un côté
- » Il faudra s'occuper de la question du franchissement des intersections sans feux avec les rues Goulet et Marion.
- » Connexion directe avec le Collège Louis-Riel, les écoles Provencher et Henri-Bergeron et les biens résidentiels
- » Coût comparatif : \$\$ (entre 200 000 \$ et 500 000 \$)
- » Application sur le court terme

## OPTION 2:

Piste cyclable protégée sur la rue Des Meurons



- » Les pistes cyclables protégées seront séparées physiquement des voies de circulation pour la sécurité des cyclistes, à partir de la rue Des Meurons, qui est très fréquentée. Certaines intersections réglementées le long du corridor seront programmées pour accommoder le passage des cyclistes.
- » Bandes cyclables d'1,8 m de large avec bordure tampon surélevée de 0,5 m de large
- » Rue élargie des deux côtés et passant entre les poteaux d'Hydro, les arbres et les lampadaires
- » Au nord de la rue Horace - largeur de voies réduite et suppression du stationnement dans une des voies
- » Au sud de la rue Horace - stationnement limité à un côté
- » Les personnes utilisant le service d'autobus traverseront la piste cyclable au niveau des arrêts d'autobus.
- » Connexion directe à la Marion School, aux commerces et aux biens résidentiels
- » Feux de signalisation aux intersections avec les rues Goulet et Marion
- » Véhicules ralentis par le passage des cyclistes aux feux de signalisation sur le boul. Provencher et les rues Goulet et Marion
- » Coût comparatif : \$\$\$\$ (plus d'1 million de \$)
- » Application sur le long terme

### Conditions actuelles

#### Rue Des Meurons

- » Au nord de la rue Horace - deux voies plus deux voies dédiées au stationnement, terre-pleins étroits et poteaux d'Hydro des deux côtés
- » Au sud de la rue Horace - deux voies de roulement et stationnement autorisé sur un côté, terre-pleins plus larges, poteaux d'Hydro, arbres et lampadaires
- » Débit de circulation élevé (plus de 10 000 véhicules par jour) entre le boul. Provencher et la rue Marion
- » Arrêts d'autobus entre le boul. Provencher et la rue Dubuc

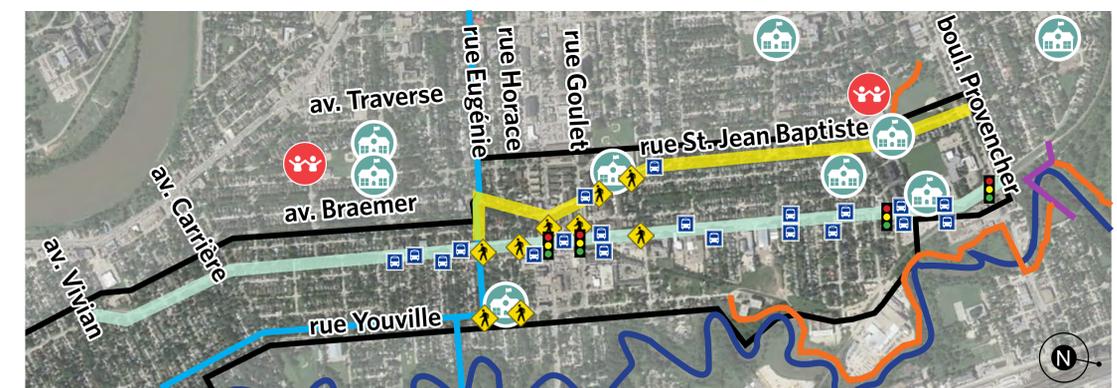
#### Rue St. Jean Baptiste, croissant Enfield, rue Eugénie

- » Deux voies de roulement et stationnement autorisé sur un côté, terre-pleins larges, poteaux d'Hydro, arbres et lampadaires
- » Débit de circulation faible (moins de 3 000 véhicules par jour) sur la rue St. Jean Baptiste et le crois. Enfield
- » Arrêts d'autobus sur le crois. Enfield, entre la rue Goulet le boul. Dollard

### Représentation cartographique de la section

LÉGENDE

- École
- Centre communautaire
- Arrêt d'autobus
- Passage piétonnier
- Intersection réglementée
- Zone à l'étude
- Rivière Seine
- Installations existantes
- Piste hors rue
- Rue cyclable
- Sentier à l'extérieur du réseau



# Section 2 : de l'av. Vivian à l'av. Fermor

## OPTION 1:

Rue cyclable longeant la rue Des Meurons



Exemples de revêtements de rue cyclable

- » Une rue cyclable convient à une circulation faible et aux différentes attractions du quartier sur la rue visée. Des ralentisseurs, des panneaux et des marques sur la chaussée seront ajoutés à la rue Des Meurons pour réduire le débit de la circulation, modérer la vitesse et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- » Aménagement de ronds-points ainsi que d'une intersection et de passages piétons surélevés
- » Connexion directe à la Glenwood School, au Glenwood Community Centre, au Parc King George V et au sentier Niakwa
- » Suppression du stationnement sur la rue Des Meurons
- » Coût comparatif : \$\$ (entre 200 000 \$ et 500 000 \$)
- » Application sur le court terme

## OPTION 2:

Rue cyclable longeant la rue Youville et le chemin Egerton



Exemples de revêtements de rue cyclable

- » La rue Youville et le chemin Egerton sont présentement des rues cyclables. Le faible débit de circulation dans ces rues locales en fait des rues sans danger pour les piétons et les cyclistes.
- » Aucun changement à la chaussée actuelle
- » Signalisation correspondant à la rue cyclable
- » Stationnement autorisé sur un côté
- » Coût minimal : infrastructure existante

### Conditions actuelles

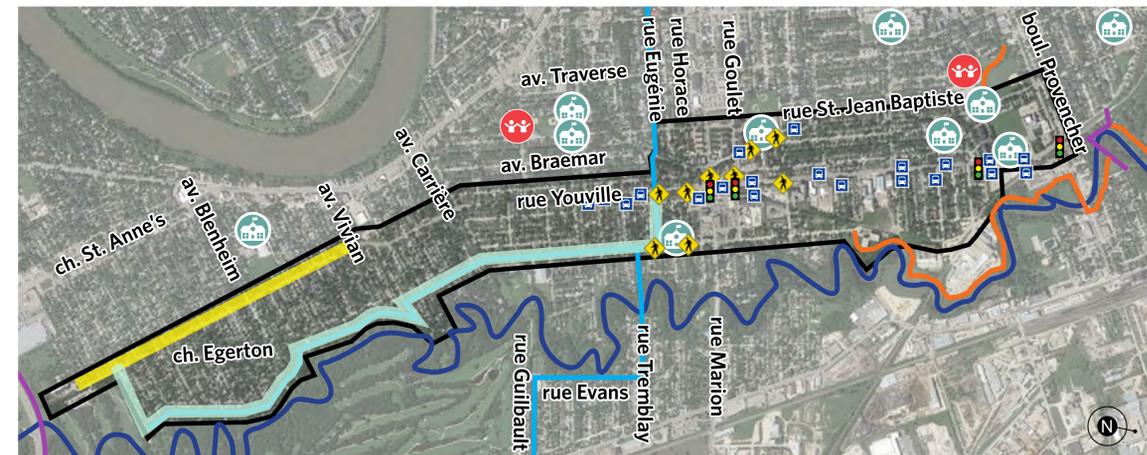
#### Rue Des Meurons

- » Deux voies de roulement et stationnement autorisé sur un côté, terre-pleins étroits et poteaux d'Hydro côté ouest
- » Débit de circulation moyen à faible (moins de 5 000 véhicules par jour) au sud de l'avenue Vivian
- » Aucun service d'autobus

#### Rue Youville, chemin Egerton

- » Deux voies de roulement avec stationnement autorisé sur un côté
- » Tronçon urbain avec bordures sur la rue Youville
- » Tronçon de type rural avec fossés sur le chemin Egerton
- » Aucun service d'autobus

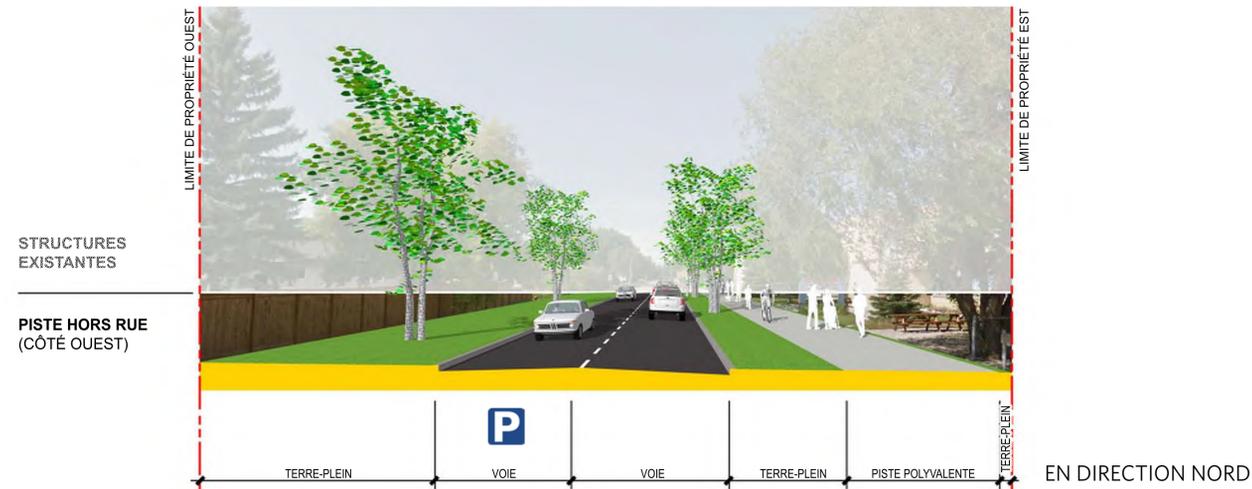
### Représentation cartographique de la section



# Section 3 : chemin St. George, de l'av. Fermor à l'av. Worthington

## OPTION 1 :

Piste polyvalente hors rue longeant le chemin St. George



- » On aménagera sur le terre-plein existant une piste hors rue physiquement séparée des véhicules automobiles et assez large pour les piétons ET les cyclistes.
- » Piste hors rue de 3,5 m de large du côté est du chemin St. George (trottoir existant élargi) sur le bien de la Ville
- » Stationnement maintenu sur un côté
- » Répercussions limitées sur les arbres et les installations de service public situés sur le terre-plein
- » La piste traversera des entrées de voitures du côté est du chemin St. George.
- » Connexion directe avec la St. George School
- » Aucune répercussions sur les fossés
- » Coût comparatif : \$\$\$ (entre 500 000 \$ et 1 million de dollars)
- » Application sur le long terme

## OPTION 2 :

Rue cyclable sur le chemin St. George



Exemples de revêtements de rue cyclable

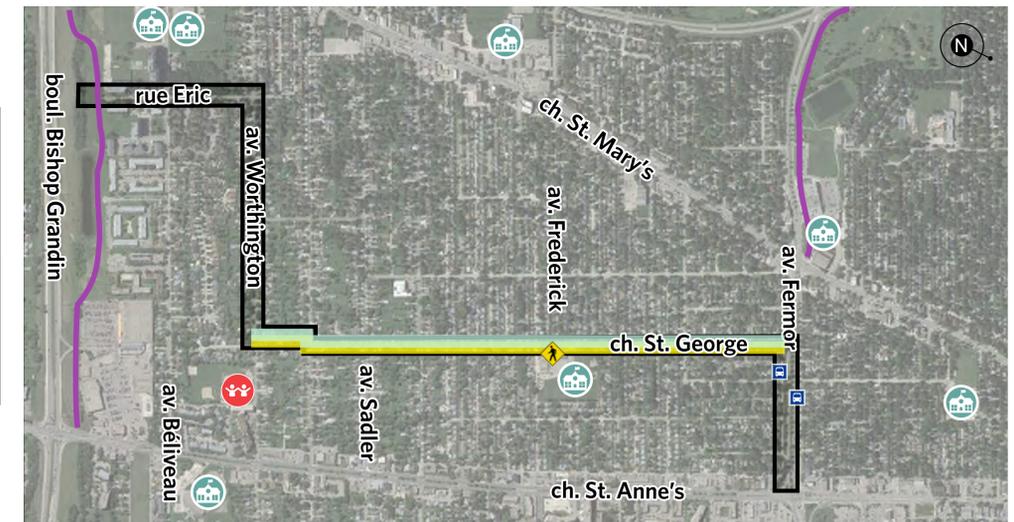
- » Une rue cyclable convient bien à cette rue locale car la circulation y est faible. Des ralentisseurs, des panneaux et des marques sur la chaussée seront ajoutés au chemin St. George pour modérer la vitesse et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- » Aménagement de passages piétons surélevés et ajout de trottoirs là où ils manquent
- » Stationnement maintenu sur un côté
- » Connexion directe avec la St. George School
- » Coût comparatif : \$ (moins de 200 000 \$)
- » Application sur le court terme

### Conditions actuelles

#### Chemin St. George

- » Deux voies de roulement avec stationnement autorisé sur un côté et terre-pleins larges
- » Débit de circulation très faible (environ 500 véhicules par jour)
- » Trottoir existant du côté est du chemin St. George
- » Zone scolaire limitée à 30 km/h entre les avenues Fermor et Portland
- » Tronçon de type rural avec fossés entre l'extrémité nord du chemin St. George et l'avenue Hull et entre les avenues Hindley et Worthington
- » Aucun service d'autobus

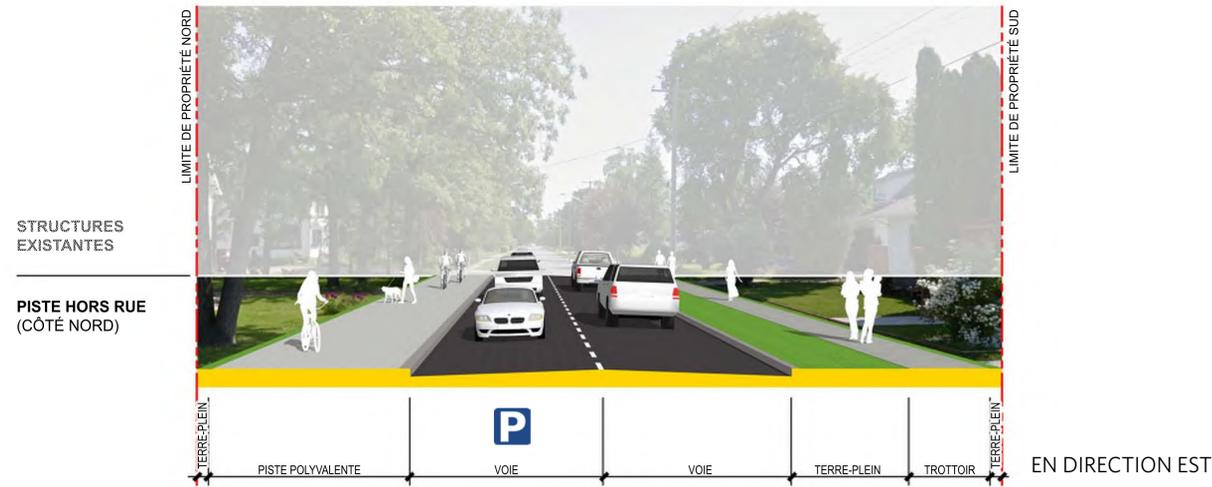
### Représentation cartographique de la section



# Section 4 : av. Worthington, du ch. St. George à la rue Eric

## OPTION 1 :

Piste polyvalente hors rue longeant l'avenue Worthington



## OPTION 2 :

Rue cyclable longeant l'avenue Worthington



Exemples de revêtements de rue cyclable

- » On aménagera sur le terre-plein existant une piste hors rue physiquement séparée des véhicules automobiles et assez large pour les piétons ET les cyclistes.
- » Remplacement du trottoir du côté nord de l'avenue Worthington par une piste de 3,5 m de large
- » La piste rencontrera moins d'installations de services publics du côté nord.
- » La piste traverserait des entrées de voitures du côté nord de l'avenue Worthington
- » Aucune répercussions sur la chaussée existante ni sur le stationnement
- » Coût comparatif : \$\$ (entre 200 000 \$ et 500 000 \$)
- » Application sur le long terme

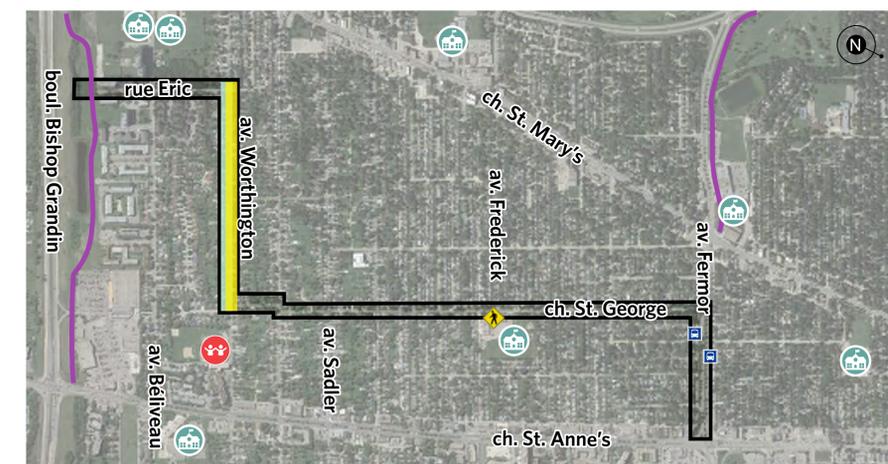
- » Une rue cyclable convient bien à cette rue locale car la circulation y est faible. Des panneaux et des marques sur la chaussée seront ajoutés à l'avenue Worthington pour modérer la vitesse et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- » Ajout de trottoirs là où ils manquent
- » Stationnement maintenu sur un côté
- » Coût comparatif : \$ (moins de 200 000 \$)
- » Application sur le court terme

### Conditions actuelles

#### Avenue Worthington

- » Deux voies de roulement avec stationnement autorisé sur un côté et terre-pleins étroits
- » Les véhicules d'urgence peuvent circuler sur l'avenue Worthington.
- » Débit de circulation faible (environ 1 600 véhicules par jour)
- » Trottoirs existants des deux côtés de l'avenue Worthington
- » Aucun service d'autobus

### Représentation cartographique de la section



## CONCEPTION PRÉCONISÉE

Rue cyclable longeant la rue Eric



Exemples de revêtements de rue cyclable

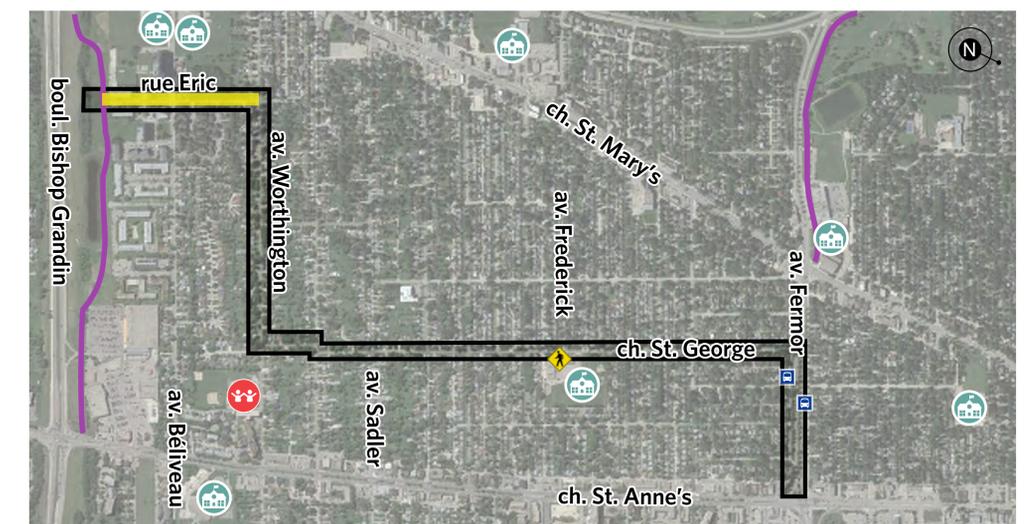
- » Une rue cyclable convient bien à cette rue locale car la circulation y est faible. Des panneaux et des marques sur la chaussée seront ajoutés à la rue Eric pour modérer la vitesse et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- » Ajout de trottoirs là où ils manquent
- » Stationnement limité à un côté
- » Amélioration de la connexion directe avec le couloir vert Bishop Grandin
- » Coût comparatif : \$ (moins de 200 000 \$)
- » Application sur le court terme

### Conditions actuelles

#### Rue Eric

- » Deux voies de roulement avec stationnement autorisé sur un côté et terre-pleins larges
- » Stationnement à l'ouest de la rue Eric
- » Trottoir existant du côté est de la rue Eric, de l'avenue Worthington au couloir vert Bishop Grandin, et du côté ouest de la rue Eric, du chemin Béliveau à l'entrée de Chelsea Place
- » Poteaux d'Hydro et lampadaires normaux sur le terre-plein ouest
- » Arbres sur le terre-plein est
- » Aucun service d'autobus

### Représentation cartographique de la section



# Critères d'évaluation des options

L'évaluation des options se basera sur les critères suivants :

SÉCURITÉ	SÉCURITÉ ET SERVICES D'URGENCE (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sans danger pour tous les usagers</li> <li>• Risques liés aux passages piétons</li> <li>• Séparation entre les cyclistes et les véhicules</li> <li>• Accès aux véhicules d'urgence</li> </ul>
CONDITIONS POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES / APPUI COMMUNAUTAIRE	AMÉNAGEMENTS CYCLABLES (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Confort pour les cyclistes</li> <li>• Ouverture des portes de véhicules potentiellement dangereuse</li> <li>• Aménagements cyclables au sein du quartier</li> <li>• Raccordements avec les installations existantes et futures</li> <li>• Accès aux destinations choisies</li> </ul>
	EXPÉRIENCE DE L'USAGER ET DU QUARTIER / CONSÉQUENCES POUR LA COLLECTIVITÉ (20 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité pendant toute l'année</li> <li>• Facilité d'utilisation</li> <li>• Accessibilité</li> <li>• Effets sur la collectivité</li> <li>• Commodités possibles</li> <li>• Questions d'accessibilité</li> <li>• Accès aux destinations choisies</li> <li>• Conséquences sur le quartier</li> </ul>
ACTIVITÉ DES VÉHICULES	AUTOBUS, STATIONNEMENT ET CHARGEMENT (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service d'autobus</li> <li>• Zones de chargement</li> <li>• Stationnement sur rue et chargement</li> <li>• Accès au stationnement et aux zones de chargement</li> <li>• Accès aux véhicules et au transport en commun</li> </ul>
	CIRCULATION (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestion de la circulation</li> <li>• Retard de circulation</li> </ul>
COÛT ET ENTRETIEN	COÛTS (20 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coûts en immobilisations</li> <li>• Coûts d'entretien</li> </ul>
	FACILITÉ DE CONSTRUCTION ET D'ENTRETIEN (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux et préparation</li> <li>• Conséquences sur les services publics</li> <li>• Entretien (déneigement et nettoyage des rues, etc.)</li> </ul>

Merci de votre participation.

Veillez répondre au sondage avant de partir.

Les panneaux et le sondage sont affichés en ligne à :  
**[www.winnipeg.ca/projetspietonniersetcyclables](http://www.winnipeg.ca/projetspietonniersetcyclables)**

Vous pourrez répondre au sondage jusqu'au 13 avril 2017.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec :

Erika Blackie, MMM Group Limited  
204-943-3178 ou [blackiee@mmm.ca](mailto:blackiee@mmm.ca)